

# EL COMERCIO ESPAÑOL CON PUERTO RICO: 1809-1814

## Etapa de la Regencia Española

M.<sup>a</sup> Carmen Carretero García

Políticamente, el período comprendido entre 1809 y 1810 es de una gran complejidad, por las situaciones de excepción que se sucedieron, tanto en España como en las Colonias. La expansión francesa en toda Europa ocasionó la ocupación de la Península por los ejércitos de Napoleón, desde 1808 a 1814. La situación producida en la cúpula del poder político, tras la invasión francesa de Andalucía, a fines de 1809, dió lugar a la dimisión de la Junta Central y a la subida del Gobierno de la Regencia en Enero de 1810. El nuevo órgano de Gobierno se dedicó a la dirección de la guerra, eliminando de su consideración la convocatoria de Cortes. Sin pretenderlo, su inactividad favoreció a los elementos revolucionarios en el seno de las Constituyentes<sup>(1)</sup>, que dió al pueblo español su primer texto constitucional. Fruto de una élite política minoritaria y con escasa base popular, la Constitución de Cádiz cayó a impulso del golpe absolutista de Fernando VII, en mayo de 1814.

Los hechos acaecidos a lo largo de 1809, una vez conocidos en América, produjeron brotes independentistas en numerosos Cabildos americanos. El de Caracas inició la sublevación en abril de 1810, y le siguieron los de Buenos Aires, Chile, Ecuador y Méjico. La lucha que planteó la Metrópoli en respuesta al movimiento emancipador, tuvo una de sus bases principales en Puerto Rico. La Isla no se vió contaminada por la fiebre de la independencia, dando base a la monarquía española para realizar sus intervenciones militares

---

<sup>(1)</sup> ARTOLA, Miguel. *La burguesía revolucionaria (1808-1874)*. Historia de España Alfaguara V. Alianza Universidad, Madrid, 1977, p. 31.

desde allí. Esta situación hizo que Puerto Rico experimentase una ascensión notable en sus intercambios con España, gracias al marasmo que se produjo en los puertos americanos, en cuanto a sus remesas de productos a la Península. Además, la política exterior española dió un viraje fundamental que favorecería el comercio atlántico a partir de 1809: la alianza hispano-inglesa a raíz del enfrentamiento español con Francia

Económicamente se asistió a nivel mundial al fin del alza cíclica intersecular, iniciándose el ciclo largo depresivo de la economía europea. En España, la situación económica se agravó por causa de las guerras y por las crisis de subsistencia que tienen lugar las dos primeras décadas del siglo<sup>(2)</sup>. La Hacienda se vió abocada a una situación límite<sup>(3)</sup>.

La isla de Puerto Rico había experimentado el último tercio del siglo XVIII y primeros del XIX, un ascenso demográfico y de la producción, que se reflejaría en el volumen de su comercio con la Metrópoli, los Estados Unidos y las colonias danesas antillanas. A ello contribuyeron los permisos para comerciar en buques neutrales, que se concedieron a partir de 1797, por causa de las guerras con Inglaterra. El fácil abastecimiento de las colonias, comerciando directamente con los extranjeros, hizo que aquellas comprobasen sus posibilidades de subsistir sin la tutela metropolitana, explotando las ventajas propiciadas por los principios básicos comerciales de una oferta-demanda dada con el marco geográfico más cercano, disminuyendo así los costos de las mercancías y regulando la salida de la producción y el abastecimiento de los mercados.

En las colonias hispanas (salvo Cuba y Puerto Rico), estas experiencias propiciaron los intentos de sacudirse el yugo español y la definitiva emancipación en 1824. La españolidad de la población que detentaba el poder económico en Puerto Rico, así como la escasez de una burguesía criolla, hicieron que no se dieran signos de sublevación en esta Isla hasta ya avanzado el siglo XIX.

<sup>(2)</sup> ANES, Gonzalo. *Las crisis agrarias en la España Moderna*. Taurus Ediciones. Madrid, 1974, p. 432.

<sup>(3)</sup> CUENCA ESTEBAN, Javier. «Comercio y hacienda en la caída del Imperio español». *La Economía española al final del Antiguo Régimen. III. Comercio y Colonias*. Edición e Introducción Josep Fontana, Alianza Universidad Textos, Madrid, 1982, págs. 392 y 429.

En la etapa 1809-1814, el comercio español con Puerto Rico conoció un alza no constatada en fases anteriores. El comercio colonial español, sin embargo, sufrió una contracción, con alzas esporádicas en los años que comprende el presente estudio<sup>(4)</sup>.

### **Parámetros comerciales de la coyuntura puertorriqueña**

La documentación que sirve de base a nuestro análisis, ha presentado dificultades, a veces insalvables, a la investigación. Los datos que figuran en los gráficos que ofrecemos, han sido elaborados a partir de la documentación existente en el Archivo General de Indias (Secciones de Indiferente General y Santo Domingo). Para el año 1814 hemos contado además con documentación impresa en Puerto Rico: el «Diario Económico de Puerto Rico», 1814-1815. En su conjunto, el material documental presenta lagunas diversas. En primer lugar no hay una referencia al total del tráfico, ni valores y cantidades totales de los productos, ya que carecemos de balanzas comerciales<sup>(5)</sup> y lo fragmentario de los datos nos impidió confeccionarlas. Las series que presentamos corresponden, tres a valores (exportaciones, importaciones y caudales) y una al tráfico. Las tres primeras no han podido relacionarse entre sí, dado que las exportaciones son valoradas en reales de vellón, las importaciones cuantificadas en peso y los caudales vienen en moneda. Este panorama hizo imposible cualquier balance. Por todo ello, la cifras que ofrecemos son sólo aproximativas, pero podemos decir que constituyen mínimos evidentes del alza comercial a lo largo de estos años.

La serie de tráfico nos servirá de base para establecer una primera aproximación a las fluctuaciones que describe

---

<sup>(4)</sup> Ibidem. Págs. 419 y 420. GARCIA-BAQUERO GONZALEZ, Antonio. *Comercio colonial y guerras revolucionarias*. C.S.I.C. Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1972, pág. 212.

<sup>(5)</sup> Las balanzas del comercio puertorriqueño se publican a partir de 1838. Las del comercio colonial español para estos años existentes en el Archivo Central del Ministerio de Hacienda fueron destruidas durante la guerra civil.

la etapa comercial 1809-1814. Esta presenta una dinámica en alza y difiere en su tendencia general a la descrita por García-Barquero para el comercio de Cádiz en esos años. El total de navíos se eleva a 203, estableciéndose el máximo en 52 el año 1814, seguido de 1811 con 40 y 1812 con 35. Con respecto a la primer alza del XIX en este comercio (1802-1804) supone un incremento del tráfico en un 69,45%. Las salidas se evalúan en 116 navíos y en 87 las entradas. El máximo para las primeras se da en 1814 con 40 navíos y en 1811 con 27 para las segundas (G.I.-A.). Pero este reparto global presenta fluctuaciones en ambos sentidos a lo largo de los seis años. En el primer bienio (1809-1810) se registra un número de salidas doble al de entradas: 33 frente a 17. Los stocks de mercancías, detenidas en los puertos peninsulares con destino a Ultramar son remitidas tras conocerse la alianza anglo-española, que asegura la paz en los mares. El movimiento de navíos es inverso para los años 1811-1812. Las entradas doblan a las salidas de España: 26 frente a 49. El estallido emancipador favorece el alza de las importaciones puertorriqueñas, que van a verse incrementadas con productos de otras zonas ribereñas al Caribe. El marasmo que en las colonias produce la sublevación repercute positivamente en este comercio. Los años 1813-1814 se verán marcados por una fluctuación en la que primarán las salidas sobre las entradas, que si en 1813 apenas suponen el doble, en 1814 las primeras casi triplican a las segundas: 57 frente a 21. Tras el cese del cerco francés a Cádiz, en agosto de 1812, se produce la lenta recuperación del territorio español a lo largo de 1813. El cariz de la guerra contra Francia ha cambiado y repercute inmediatamente en los intercambios comerciales. Estos se intensifican aumentando las exportaciones y dándose una ampliación del abanico portuario español que comercia con Puerto Rico.

Para evaluar los gráficos correspondientes a las series de valores hemos de tener en cuenta que los volúmenes y valoraciones anuales concluidos, sólo para los años 1810 y 1813 de la serie de importaciones, contiene el 100% de las cargas correspondientes al tráfico contabilizado. Los restantes años para esta serie y en los de la serie de exportaciones, el porcentaje es inferior, variando de uno a otro año<sup>(6)</sup>.

Las exportaciones suman un total de 8.754.561 reales de vellón. Su importe dobla el del alza comercial tras la paz de Amiens, que se cifraba en 4.645.913 R.V.<sup>(7)</sup>, El máximo se da en 1810 con 3.925.294 R.V., cantidad que supone el 44,70% del total valorado para la etapa. El mínimo corresponde a 1809 con 725.419 R.V. (G.I-B). A pesar de las limitaciones impuestas por la documentación, las exportaciones confirman la tendencia al alza de la fase comercial objeto de nuestro análisis, ateniéndonos a los datos y a sus porcentajes respecto al tráfico contabilizado. la valoración de los productos españoles alcanza el 99,31% de las exportaciones, y el 0,69% las de los productos extranjeros. La importancia de las partidas extranjeras es muy escasa en este comercio.

Las importaciones se elevan a 8.004.373 libras. Sobre el alza de Amiens han aumentado un 255,73%. El máximo se establece en 2.049.809 libras el año 1813, en que se contabiliza sólo el 59,25% de las cargas (G.I-C).

Los caudales recibidos se elevan a 162.455 pesos. es inferior en un 8,5% al total de la fase 1802-1804, que constituyó la primer alza del siglo XIX en el comercio español con Puerto Rico. El máximo de caudales corresponde a 1811 con 70.154 pesos. El mínimo es para 1814 con 7.263 pesos. Los envíos contabilizados corresponden íntegramente a individuos particulares. En general, la dinámica descrita por el gráfico de caudales (G.I-D) refleja un alza (1810-1811), seguida de una contracción (1812), de nuevo alza en 1813 y una profunda depresión en 1814, aunque el porcentaje de cargas inventariadas este año (58,33%) nos haga dudar de la cantidad ofrecida. Se constata que las remesas se elevan al iniciarse la paz con Gran Bretaña, confirmando un movimiento idéntico a las importaciones.

<sup>(6)</sup> Los porcentajes de cargas, con relación al tráfico contabilizado son:

EXPORTACIONES		IMPORTACIONES	
1809 - 47,05%	1810 - 81,25%	1809 - 44,44%	1810 - 100%
1811 - 76,92%	1812 - 46,15%	1811 - 59,25%	1812 - 54,54%
1813 - 64,70%	1814 - 37,51%	1813 - 100%	1814 - 58,33%

CARRETERO GARCIA, M.<sup>a</sup> Carmen. *El comercio de España con Puerto Rico en la coyuntura interseccional: 1797-1814*. Memoria de Licenciatura. Facultad de Letras de la Universidad de Murcia. 1985 (2 volúmenes) Inédita. Volumen 2, págs. 78 y 81.

<sup>(7)</sup> *Ibidem*. Volumen 2, p. 77.

## **Dinámica en la etapa: las fluctuaciones**

1809-1810 Inicia la dinámica en alza, interrumpida durante los años 1805-1808, del comercio puertorriqueño con España. Lo confirman las cuatro series inventariadas, y se elevan sobre fases anteriores. Las salidas priman sobre las entradas en ambos años y en 1810 se cifra el máximo para las exportaciones y el de importaciones se establece en 725.419 libras en 1809. Este año se inicia con la firma de un tratado de alianza con Gran Bretaña, abriendo perspectivas para el desarrollo comercial. De cara a las colonias se da un paso importante el 22-1-1809, con la promulgación de un Decreto que declaraba a las Provincias de Ultramar parte integrante de la Monarquía española. Ordenaba en consecuencia, la elección de representantes de aquellas provincias ante la Junta Central. En Puerto Rico resultó elegido D. Ramón Power Giralt, puertorriqueño que jugaría un notable papel en las medidas político-económicas que se toman estos años respecto a la Isla<sup>(8)</sup>.

El comercio de 1809 con España se eleva sobre los años precedentes. Un total de 26 navíos componen su tráfico. Las salidas son 17 frente a 9 entradas. Aquéllas se hallan repartidas a lo largo del año y los lugares de origen expresan claramente la inestable situación en el país: se efectúan salidas de Cádiz en un 94,11% y el 5,88% restante sale de Málaga. El destino es compartido por San Juan con otros puertos en América en un 52,94%. En cuanto a las entradas en España todos los navíos van destinados a Cádiz y tienen como único origen San Juan.

Los tipos de vehículos empleados son en primer lugar la goleta y la barca, con 6 viajes cada una, seguidas del bergantín con 5, fragata con 4, gabarra con 3 y jabeque con 1. Las cuatro fragatas, los navíos de mayor capacidad, corresponden a las salidas. En general el tonelaje en las entradas es inferior. La suma para todo el año revela, no obstante, un predominio de la baja capacidad de carga de los navíos utilizados.

---

<sup>(8)</sup> CRUZ MONCLOVA, Lidio. *Historia de Puerto Rico. S. XIX*. 2 volúmenes. Río Piedras, 1970, Puerto Rico. Volumen I, p. 50.

Es significativo el número más reducido que dan las entradas sobre las salidas, más aún teniendo en cuenta las noticias de los Maestres de navío, acerca de la buena cosecha habida en Puerto Rico en 1809. Informan sobre el estado del comercio y lo califican unánimemente de «regular en su giro»<sup>(9)</sup>. Pero veamos sus valores con España. El volumen de las exportaciones sube a 725.419 R.V. con el 47,05% de cargas inventariadas. Las importaciones alcanzan la cantidad más baja de toda la fase con 470.391 libras, contabilizado el 44,44% de las cargas. A pesar del limitado porcentaje evaluado el comercio que se realiza con la Metrópoli en 1809 no era el que las posibilidades del mercado puertorriqueño ofrecían. A lo largo del año los géneros de Europa pasan de ser estimados a enajenarse con dificultad en el mes de octubre<sup>(10)</sup>. Cabe la posibilidad de una saturación en el mercado a causa de los envíos peninsulares, pero este hecho no lo confirman los datos. La causa del bajo nivel en las importaciones, estimamos sería la salida de la producción a otras zonas de América. A lo largo de 1809, a pesar de las prohibiciones reiteradas por la Junta Central a que se admitiesen barcos extranjeros, arribaban a Puerto Rico, procedentes de Estados Unidos 30 navíos, y retornan 20<sup>(11)</sup>. En total 50, que dobla prácticamente el tráfico efectuado ese año entre la Isla y España. se confirma «que las Islas del Caribe eran el complemento natural de la economía norteamericana en esta época»<sup>(12)</sup>.

El año 1810 va a ser para el comercio colonial español un año difícil. En enero será sustituida la Junta Central por una Regencia, que permitirá la convocatoria de Cortes y la nueva función dada a las provincias de Ultramar. La lucha se recrudece en toda España. Los franceses llegan a las puertas de Cádiz, en un dominio casi completo de la Península.

<sup>(9)</sup> A.G.I. Indiferente general. Legajo 2.250.

<sup>(10)</sup> A.G.I. Indiferente general. Legajo 2.250.

<sup>(11)</sup> COLL Y TOSTE, Cayetano. *Boletín Histórico de Puerto Rico*. Publicación bimestral. Fundador-Director Dr. D. Cayetano Coll y Toste. San Juan, Puerto Rico. TIP, Cantero, Fernández y CO. Volúmenes del I al XIII-XIV (años 1914 a 1926-27). Tomo I, p. 286.

<sup>(12)</sup> LUCENA SALMORAL, Manuel. «El comercio de los Estados Unidos con España e Hispanoamérica a comienzos de la presidencia de Madison: 1809». *Actas del Congreso de Historia de los Estados Unidos*. Universidad de La Rábida, 5-9 julio 1976. Servicio de Publicaciones Ministerio de E. y C. Madrid, 1978. p. 201.

Como consecuencia de esta situación, en abril se van a iniciar los movimientos emancipadores en América. Puerto Rico va a convertirse en el centro de las operaciones, en la lucha por reconquistar la Provincia de Caracas.

El tráfico español con Puerto Rico se cifra en 24 navíos: 16 salidas y 8 entradas. Continúa el balance del año anterior. Las exportaciones este año presentan el valor máximo del ciclo, como hemos citado anteriormente. Las importaciones se elevan a 1.108.597 libras. Los caudales ascienden a 37.851 pesos fuertes, ocupando el 2.º lugar en la fase.

Los puertos de salida hacia Puerto Rico son: Cádiz, con el 68,75%, Tarragona 25% y Alicante 6,25%. El dominio de los ejércitos franceses en Levante y Cataluña no llega a ser total. Los navíos salen hacia América con destino a Puerto Rico, compartido en el 12,50% de los casos con otros puertos coloniales. Las entradas a España van dirigidas en un 100% a Cádiz. Son los comerciantes en las colonias americanas los que desconfían de la posibilidad de arribada a puerto donde no dominen los franceses, y así remiten todos sus navíos a Cádiz, en la seguridad de que sus corresponsales (en el caso de ser remesas para otros puertos) los enviarán a su destino. Los tonelajes que predominan son de capacidad media: bergantines 9, polacras 4, y corbetas 2, ya que de las cinco fragatas que figuran, sólo tres corresponden al comercio con Puerto Rico, y dos traen registros de Veracruz y La Habana, por avería en sus navíos de origen<sup>(13)</sup>.

El comercio en Puerto Rico sigue calificado de «regular en su giro» por los Maestres de navío que llegan a España. La cosecha se estima muy abundante<sup>(14)</sup>. Para este año carecemos de noticias acerca del comercio puertorriqueño con otras potencias. Posiblemente disminuyera el comercio con Estados Unidos, dado los grandes stocks de productos a los que daría salida aquella potencia a partir de marzo de 1809, tras el levantamiento del Embargo de Jefferson. Con Cuba ese año traficó Estados Unidos un total de 469 navíos<sup>(15)</sup> y en 1810, Cádiz recibe procedentes de aquella nación 194<sup>(16)</sup>.

<sup>(13)</sup> A.G.I. Indiferente General. Legajo 2.252.

<sup>(14)</sup> A.G.I. Indiferente General. Legajo 2.251.

<sup>(15)</sup> LUCENA SALMORAL, M. *Opus cit.*, p. 201.

<sup>(16)</sup> GONZALEZ ENCISO, Agustín. «Exportaciones norteamericanas a Cádiz, 1805-1813». Separata del artículo publicado en la revista *Moneda y Crédito*. Madrid, diciembre 1979, n.º 151, p. 61.



Este volumen del tráfico parece confirmar que las transacciones estadounidenses con la Isla continuarían a lo largo de 1810.

Los dos años, en su conjunto, presentan una dinámica comercial de alza, confirmado por todas las series. Las de exportaciones e importaciones, bien pudieran alcanzar el año 1809, cantidades muy por encima de las evaluadas, dados los porcentajes de cargas que ha sido posible contabilizar.

**1811-1812.** El bienio confirma el alza comercial en la serie de tráfico. Totaliza 75 navíos, frente a 50 de la fluctuación anterior. Pero la dinámica entradas-salidas es inversa. El aumento del tráfico se debe a un incremento en las entradas a España: 49 frente a 26 salidas. El total exportado se cifra en 1.790.771 R.V., con porcentajes evaluados algo inferiores a los dos años anteriores. La reducción que presenta en las exportaciones es del 61,49%. Las importaciones suman 2.715.799 libras, habiendo aumentado el 41,85% sobre el bienio anterior. Esta cuantificación adquiere mayor significado, dado que los porcentajes contabilizados son inferiores en 1811 y 1812.

El año 1811 se abre en España con las Cortes de Cádiz en plena actividad constituyente y legislativa. El diputado por Puerto Rico presenta a aquellas las Instrucciones que recibiera de los Ayuntamientos de la Isla. El 15 de febrero derogan las facultades omnímodas dictatoriales concedidas por la Regencia, en R. O. de septiembre anterior, al Gobernador de Puerto Rico, para proteger la Isla a raíz de los sucesos de Caracas. El 28 de noviembre promulgan la Ley Power, en respuesta a las citadas Instrucciones. La Intendencia queda constituida como entidad separada de la Capitanía General. Se declaraba libre la introducción de harinas y se ordenaba la apertura de cinco puertos menores en la Isla, previstos por R. O. de 1804<sup>(17)</sup>. Estas medidas repercutirían positivamente en el comercio puertorriqueño, cuyo tráfico con España se eleva ese año a 40 navíos y es el segundo de la etapa 1809-1814. Las salidas se cifran en 13 navíos frente a 27 entradas. El balance favorable a éstas indica un cambio

<sup>(17)</sup> En cumplimiento de la R.O./1084 fueron abiertos al tráfico y cerrados nuevamente en 1809, por orden del Gobernador Montes.

en la tónica comercial, respecto a los dos años anteriores. (G.I-A).

En cuanto a los valores, las exportaciones suman 1.006.395 R.V., con un 76,92% de las cargas contabilizadas. Las importaciones totalizan 2.002.417 libras y suponen el 59,25% de las cargas (G.I.B-C). Los porcentajes que conocemos de lo comerciado en estos buques nos dan idea de un importe mucho más elevado del que aquí se refleja. El mercado de Puerto Rico este año tiene estimación por los géneros de Europa y el precio del café registra el máximo de la fase comercial: 18 pesos quintal. El comercio es calificado como regular en su giro en el mes de febrero por los Maestres de navío<sup>(18)</sup>.

Los puertos-destino en la Península expresan la apertura del abanico portuario español. Cádiz sigue ostentando la primacía con el 58,82% de los navíos, seguido de Tarragona y La Coruña con el 14,80%, y Palma de Mallorca que tiene el 2,94%. Las salidas se efectúan desde Cádiz en un 69,23% y desde Vigo y Alicante en un 15,38%. Los vehículos utilizados en el tráfico vuelven a ser preferentemente los de tonelaje medio: goletas 14, bergantines 12, polacras 7, fragatas 4 y 1 paquebot, 1 barca, 1 lucre y 1 corbeta.

En resumen, 1811 confirma la continuidad del alza, por lo que se deduce de los datos que el tráfico proporciona y se confirma en parte, en las series analizadas. El comercio de Cádiz por el contrario, ve reducidas sus exportaciones en un 50%. Las importaciones tuvieron una disminución media del 33% y por lo que toca a los caudales su descenso fue de un 78,5%<sup>(19)</sup>. Los acontecimientos en las colonias y la Península, tuvieron su reflejo en el comercio gaditano.

Respecto al comercio español con Puerto Rico, el año 1812 totaliza el tráfico 35 navíos, con un saldo favorable a las entradas en 9. Continúa la dinámica de 1811, aunque se reduce el total de navíos en 5. Las exportaciones se elevan a 784.376 R.V., con un porcentaje evaluado del 46,15%. Las importaciones ascienden a 1.713.382 libras y corresponden al 54,54% de cargas inventariadas. Los caudales bajan sen-

<sup>(18)</sup> A.G.I. Indiferente General. Legajo 2.251.

<sup>(19)</sup> GARCIA-BAQUERO GONZALEZ, A. Opus cit., p. 207.

siblemente respecto a 1811. Según datos del A.G.P. suman 29.530 pesos fuertes (G.I-D).

A la dificultad que supone lo fragmentario de las series se une que la capacidad de los vehículos nos es prácticamente desconocida. De los 35 navios conocemos el tonelaje del 17,84%. Hemos de recurrir a estimaciones deducidas del tipo de navios que se trate. En 1812 los que ostentan la primacía son los bergantines y goletas con 15 y 16 respectivamente. Le sigue a mucha distancia la fragata con 3, y una lombarda. En conjunto predominan los navios de medio a bajo tonelaje. Aunque se constata mantenida el alza iniciada en 1809, la situación en Puerto Rico a lo largo de 1812, va a ser de estrechez. El comercio puertorriqueño con Estados Unidos se halla interrumpido por la guerra anglo-norteamericana. Falta el Situado mejicano, haciendo que escasee el numerario en San Juan. En febrero el comercio se halla abatido por la abundancia de los géneros de Europa, y es calificado de regular en su giro los meses de junio y julio<sup>(20)</sup>. Este declive comercial con España se acusa igualmente con otras colonias, hasta llegar al extremo de La Guaira, que ese año no cuenta un sólo barco recibido ni expedido a España<sup>(21)</sup>, aunque éste no es el caso de Puerto Rico, dado el conflicto bélico de las Provincias venezolanas. En 1812 ni un sólo barco de La Guaira comparte destino u origen con San Juan, pero sí lo hace con otro puerto venezolano: Maracaybo. Los destinos en España son: Cádiz 54,85%, Palma de Mallorca 18,51%, Vigo y La Coruña 11,11% y Alicante 7,40%. La procedencia es de San Juan en el 90,90% de los casos. Las salidas se efectúan desde Cádiz en un 69,23%, seguido por Vigo, Alicante, Palma de Mallorca y Ferrol, con el 7,69% cada uno. El destino compartido por San Juan con otros puertos se eleva al 30,76% de los navios.

La aplicación de la Constitución de 1812 y el desarrollo de sus leyes, así como las específicas otorgadas a la Isla va a efectuarse este año. El comercio en Puerto Rico se encuen-

<sup>(20)</sup> A.G.I. Indiferente General. Legajo 2.252.

<sup>(21)</sup> LUCENA SALMORAL, M. y varios. «Características del comercio entre La Guaira y España durante la revolución caraqueña: 1808-1812». *El comercio del Caribe con España a comienzos del siglo XIX*. Editorial Montalbán, Caracas, 1983. págs. 26-28.

<sup>(22)</sup> A.G.I. Indiferente General. Legajo 2.253.

tra abatido a lo largo del año por la escasez de numerario. La calificación que dan los Maestres de navío en sus informes es la más grave de las que hacen a lo largo del ciclo comercial. Esta situación dará lugar a la emisión de 500.000 pesos en papel moneda, y a permitir la circulación de moneda macuquina que traían en abundancia los emigrados de Caracas.

*1813-1814.* El comercio metropolitano experimenta un alza, situada en el ciclo comercial 1813-1821, que García-Baquero, por lo que se refiere al comercio gaditano, ve expresada en el aumento de las remesas de caudales en los años 1813-1814<sup>(23)</sup>. En este punto hemos de señalar que los caudales remitidos desde Puerto Rico no responden a la realidad de la Hacienda puertorriqueña, como dice García-Baquero<sup>(24)</sup>, ya que la Isla nunca remitió sobrantes a la Península, porque nunca los tuvo. El Situado novohispano se encargaba de enjugar los déficits crónicos del Erario isleño. Las remesas, como hemos constatado en las notas de carga, corresponden siempre a particulares, la mayoría de ellos reseñados como comerciantes en la plaza de destino<sup>(25)</sup>.

El bienio 1813-1814 representa un nuevo cambio en la dinámica del comercio: se reducen las entradas en la Península, a favor de las salidas. El total traficado asciende a 78 vehículos correspondientes en su mayoría (40 navíos) al año 1814. En 1813 el tráfico registrado es de 26 navíos, con un saldo favorable a las salidas en 8. El balance positivo para las entradas en los dos años precedentes cambia de signo en 1813, y el tráfico ha disminuido en navíos con relación al año anterior.

El abanico portuario en cuanto a las salidas se amplía: Cádiz figura con el 35,29%, viendo reducido su porcentaje respecto a los años anteriores de esta fase. Le sigue Tarragona con 23,52%, Villanueva y Geltrú con 17,64%, Palma de Mallorca 11,76%, Vigo y Alicante 5,88% cada uno. Aparece desempeñando un papel importante en las salidas un puerto catalán (Villanueva y Geltrú), que probablemente sustituye a Barcelona en el comercio con Puerto Rico, dadas las

<sup>(23)</sup> GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A. *Opus cit.*, págs. 217-218.

<sup>(24)</sup> GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A. *Opus cit.*, p. 218.

<sup>(25)</sup> A.G.I. Indiferente General. Legajos 2.251, 2.252, 2.253.

circunstancias de ocupación que aquella sufre prácticamente toda la guerra. Tarragona figura con un porcentaje notable, iniciando sus envíos en el mes de octubre, cuando ha terminado la ocupación francesa. Palma de Mallorca seguirá remitiendo navíos hasta el mes de noviembre. En las entradas el primer destino es Cádiz con el 46,66%, seguido de Palma de Mallorca con el 40% y La Coruña el 6,66%. El origen es en el 100% San Juan. El destino en América va compartido por la Ciudad Murada con otros puertos en un 23,52%. Los comerciantes españoles evidencian su inseguridad en hallar libres de enemigos los puertos-destino, tanto en la Península como en las colonias, a la recepción de las mercancías.

Las exportaciones en 1813 ascienden a 1.207.137 R.V. y es la 2.<sup>a</sup> valoración en importancia de la etapa 1809-1814. El porcentaje contabilizado es del 64,70%. Las importaciones se elevan a 2.049.809 libras y son el máximo para todo el ciclo. Los caudales remitidos, 30.345 pesos fuertes, suponen un aumento respecto al año anterior del 2,75%. A pesar de la reducción de las entradas en España, al contabilizarse todas las cargas, el nivel de las importaciones sube extraordinariamente con respecto a años anteriores. 1813 refleja un cambio en la dinámica del tráfico que hace suponer se daba un aumento en la disponibilidad de mercancías a remitir a las colonias por parte de la Metrópoli.

Los tonelajes son desconocidos en un 73,07% de los navíos. El tipo que figura en primer lugar con cinco viajes es el bergantín, seguido de la polacra con 4, goleta 3, barca 2, fragata y corbeta 1 navío cada uno. Hagamos notar que el tonelaje conocido está en torno a las 125-170 toneladas. Sigue predominando un tonelaje medio a bajo. A rasgos generales se mantiene la tónica comercial en alza aunque con relación a 1812 ha experimentado una ligera contracción, por lo que respecta al tráfico y a las importaciones.

El año que finaliza nuestro análisis comercial, 1814, se abre con la retirada del ejército francés de la Península, iniciada el año anterior. La guerra de Independencia termina y tras ella la etapa napoleónica para toda Europa. En España se ha producido la revolución liberal pero no perdurará tras el retorno de Fernando VII. La noticia de la abolición de la

Constitución de Cádiz, que había entrado en vigor en la Isla, llega a Puerto Rico en junio de 1814. A partir de esa fecha van a quedar en suspenso Instituciones como la Diputación Provincial y todo el entramado político creado por aquélla. Pero seguirá entre otras medidas económicas, la separación de la Intendencia, que continuará con gran parte de las medidas que puso en marcha.

Este año el comercio con la Metrópoli registrará el mayor tráfico de la fase 1809-1814. Totaliza 52 navíos, 40 salidas y 12 entradas, lo que da una ventaja de 28 a las salidas desde España. El crecimiento es espectacular. Se da una salida masiva de navíos en el mes de febrero: 21 en total, de los cuales 11 salen de Málaga. Los restantes se reparten a lo largo del año con regularidad. Las salidas desde Málaga suponen el 27,5%, igual porcentaje que Tarragona. Les sigue Cádiz con un 20%, La Coruña 7,5%, Palma de Mallorca y Vigo 5% y el 2,5% de Barcelona, Alicante y Santander. Está representada en las salidas toda la orla peninsular. Cádiz ha perdido este año la primacía. La paz en España y la pacificación creciente de la insurrección en América influirán en el auge que el tráfico con Puerto Rico evidencia este año. Las entradas en la Península son 12 y los destinos 17. De éstos el primer lugar lo ocupa Cádiz, con un 47,05%, seguido de Vigo con el 17,64%. Tarragona y La Coruña figuran con un 11,76%, Barcelona y Santander con 5,88%. El origen en América es Puerto Rico en un 100%.

Las exportaciones suman 1.115.940 R.V. y son el 37,51% de las cargas. Un hecho extraordinario es que no figura ningún producto extranjero en las mismas. A pesar de llamar la atención digamos que en el comercio con Puerto Rico, nunca tuvieron importancia esas remesas. Las importaciones cuantifican el 58,33% de las cargas y ascienden a 659.777 libras. Han descendido un 67,81% respecto al año anterior. Los caudales suman 7.263 pesos fuertes (G.I-D). Es la cantidad mínima remitida desde 1810 y se han reducido sobre 1813 en un 70,06%. A pesar de la reducción de porcentajes de cargas contabilizadas, es apreciable la contracción en el volumen de importaciones y caudales. Los tonelajes no aportan gran cosa para conocer el volumen comercializado más exactamente. Conocemos la capacidad del

32,69% que hace un total de 1.709 toneladas, lo que supondría para estos 17 navíos una media de 100. Los tipos empleados en el tráfico son: bergantines 25, goletas 10, polarcas 9, fragatas 4, barca, goleta, jabeque y lombarda 1. En general se puede deducir un predominio del tonelaje medio.

Los valores concluidos tienen este año una importancia más relativa aún que en años anteriores, ya que son los porcentajes más bajos para las exportaciones de toda la fase. Podemos hipotetizar que la valoración de éstas en 1814, estaría por encima de otros años en la etapa, como se puede deducir del elevado tráfico. Pero a pesar de esa elevación constatada en el movimiento de navíos y del supuesto aumento en las exportaciones, el comercio que la Metrópoli realiza con Puerto Rico, tiene en 1814, una importancia reducida en el conjunto del que se efectúa, tanto en San Juan como en los restantes puertos del Borinquén. La Aduana de la Capital en 1814, en concepto de almojarifazgo ingresó 53.000 pesos<sup>(27)</sup>. Teniendo en cuenta que los frutos de la Isla están exentos y gran parte de los productos que van a Puerto Rico desde España, por ir a puerto menor, también lo están, habrá que considerar que el producto de ese almojarifazgo será casi en su totalidad del 5 ó 6%, según sea salida o entrada, de productos negociados con potencias extranjeras, y los porcentajes cobrados del comercio intercolonial.

Los ingresos totales por derechos del comercio marítimo, en los puertos y receptorías de la Isla ascienden a 212.419 pesos. Estos ingresos nos indican varias cosas. En primer lugar que el comercio desarrollado en Puerto Rico, al margen del que se efectuaba con la Metrópoli, ha adquirido una gran importancia dentro de la economía de la Isla. El comercio de contrabando que probablemente seguía realizándose en alguna medida, debió verse reducido, dadas las facilidades que la creación de receptorías ofrecían para la salida de la producción y la introducción de los productos y manufacturas precisas, sin depender del comercio con la Capital,

---

<sup>(26)</sup> DIARIO ECONOMICO DE PUERTO RICO, 1814-1815. (2 Tomos). Ordenación y estudio por el profesor Luis E. González Valés. Instituto de Cultura Puertorriqueña. San Juan de Puerto Rico, 1972. Tomo I, 14-3-1814, p. 8.

<sup>(27)</sup> D.E.P.R. Tomo II, 14-1-1815, p. 397.

aunque bien es verdad que éste se realizaría ahora, dada la facilidad del cabotaje. La segunda conclusión se refiere al volumen alcanzado por la producción en estos años. Y lo que es más importante, a su dinámica de alza desde los años finales del siglo XVIII hasta 1814<sup>(28)</sup>.

### **Las mercancías**

Los productos españoles exportados en esta fase son ante todo manufacturas. El 65,64% corresponde a este tipo de productos y a los alimenticios el 34,35%. Entre los últimos figuran un total de 45 artículos. El de mayor volumen es el vino tinto con un total para la fase de 149.098 arrobas. El máximo es para 1813 con 49.379, seguido de 1814 con 48.107. Se remiten también, vino blanco y vinos con denominación de origen, que totalizan 13.425 arrobas. Los caldos figuran pues a la cabeza de los envíos con un total de 232.245 arrobas (G.II-A).

De aguardiente, segundo artículo en importancia, se remiten 28.720,5 arrobas, con un máximo de 6.929,5 en 1814 (G.II-B). El «aceite de comer» asciende a 8.482,44 arrobas y el máximo se da en 1810 con 2.806. El aguardiente y el «aceite de comer» han visto aumentadas sus remesas anuales sobre los envíos de la fase 1802-1804. Los ajos suman 39.278 ristras en toda la etapa y los fideos figuran con un total de 1.424 arrobas. El vinagre está presente con 1.277 arrobas en total. Con remesas a lo largo de cinco años figuran las almendras y las avellanas. Las primeras totalizan 2.306 arrobas y las segundas 428 quintales, 364 fanegas y 90 sacos. De granos se remite cebada, sólo dos años, con un total de 62 fanegas. Se envían también legumbres: garbanzos, habichuelas y lentejas, y las remesas oscilan de uno a tres años. Las pasas figuran con 1.600 arrobas y 50 cuñetes; se remiten tres años de los seis de que consta la etapa, a diferencia del alza de Amiens, en la que estaban presentes todos los años. Se remite así mismo sardina y carne saladas, atún, anchoas, cominos y azafrán. Las aceitunas figuran cinco años de la fase con un total de 1.514 arrobas, 630 cuñe-

<sup>(28)</sup> CARRETERO GARCIA, M.<sup>a</sup> Carmen. Opus cit., volumen I, p. 101.



tes, 300 botijos y 288 botellas. Se envían todos los años salvo 1812. El volumen máximo lo ostenta 1810 con 932 arrobas y 330 cuñetes.

Las remesas de productos alimenticios inician un moderado crecimiento en la demanda isleña de los renglones propios de la agricultura mediterránea.

Las manufacturas, que tienen la primacía en número de artículos esta fase, son mayoritariamente españolas: 78 frente a 12 extranjeras. El año 1814 no remite ningún artículo de éstas. Tienen envíos regulares todos los años las siguientes manufacturas: papel blanco, que figura con un total de 10.471  $\frac{1}{2}$  resmas; sombreros 5399 unidades; papel de estraza 5.250 resmas; hilo a carreto, del que se envían 18.196 libras; medias 6009 pares y jabones (piedra y duro) con un total para ambos de 198.204 libras. Se exporta hierro 87.250 libras, en cuatro años; cobre obrado, dos años, con un total de 6.285 libras. Figuran entre otras, abanicos, botas, cubiertos, cuerdas de guitarra (4.349 gruesas), espadas, guantes, etc.

Los tejidos nacionales suman 16.054 varas en las distintas variedades. El volumen más elevado es el de los Encajes de hilo con un total de 7.917 varas, remitidas en sólo dos años. El siguiente artículo son los paños con 4.875 varas y lienzo del país con 2.046. Se remite cintería de seda con un volumen de 13.694 varas. De tejido de seda se envían 133 varas en toda la fase, y supone el 98,26% de la correspondiente a los años 1802-1804. Los tejidos han disminuido con respecto a la misma <sup>(29)</sup>.

El número de manufacturas se ha ampliado respecto al de 1802-1804 en un 43,33%, pero la regularidad en la presente fase es mucho menor y sólo se expresa en 15 productos. Hay que tener en cuenta que se trata de un mayor número de años, pero la dinámica de las mercancías evidencia un grado de irregularidad que no estaba presente en el alza de Amiens<sup>(30)</sup>.

En resumen un mayor número de productos, con unas cantidades mucho más diluidas a lo largo de la fase. Ampliación en el número de artículos manufacturados y una escasa

<sup>(29)</sup> Ibidem., págs. 103-105. Volumen II

<sup>(30)</sup> Ibidem., volumen II, págs. 98-102.

importancia para los productos extranjeros. Los tejidos han bajado espectacularmente. Los caldos son el artículo que mayor alza ha experimentado a lo largo de la fase 1809-1814.

*Productos importados.* Los productos puertorriqueños importados a la península son 36. Han desaparecido respecto a la fase 1802-1804, los palos Moralete, Brasilete, de Tinte y Granadillo, y aparecen algunos aceites, almidón, arroz y calaguala.

El primer producto, por su volumen, es el cacao, con un total para la fase de 3.373.306 libras y 30 sacos, cantidad que significa el 95,29% de lo remitido por la Isla desde 1797<sup>(31)</sup>. El fenómeno revolucionario de Caracas se expresa claramente en el auge que experimenta este producto en las importaciones españolas. Más exactamente sería una reexportación del cacao de Caracas, ahora en difícil situación para ser embarcado a la Península desde aquella Capitanía General. A lo largo de la fase aumenta sensiblemente sus remesas. Ya figura, con 109.279 libras y 30 sacos, el año 1809. No eleva demasiado su volumen en 1810, pero sí en 1811 en que los envíos superan el millón de libras. En 1812 baja levemente esa cifra para seguir disminuyendo los dos años siguientes: en 1814 importa 353.277 libras (G.II-D). Este hecho confirma que los circuitos comerciales son difíciles de suprimir, a pesar de las dificultades que ocasionan las guerras. Aquellos buscan su camino de una u otra forma, para continuar el intercambio establecido con anterioridad.

Las remesas de cacao se sitúan por encima de las de café, que suman en la actual fase 2.326.890 libras. Es el 64,66% del total remitido a la Península desde 1797<sup>(32)</sup>. Su dinámica a lo largo de la fase 1809-1814 es semejante a la del cacao, pero con dos irregulares bajas en 1810 y 1812 (G.II-C). La más acusada, con 58.873 libras, es la de 1810. El máximo se establece, al igual que para el cacao, el año 1811, con 727.298 libras. La respuesta a la realidad constatada podría estar en que los buques extranjeros sacaban en 1810 la producción de café puertorriqueña, ante la situación béli-

<sup>(31)</sup> *Ibidem.*, volumen II, págs. 118-119.

<sup>(32)</sup> *Ibidem.*, volumen II, págs. 118-119.

ca a que se veía sometida Venezuela, de donde posiblemente extraerían grandes cantidades los años anteriores. Pudiera ser ésta la razón de que en 1810 llegase menos café puerriqueño a España.

El tercer producto es el azúcar, que totaliza 1.342.480 libras. De ellas 491.838 son azúcar quebrada y 850.642 azúcar blanca. Es un artículo que figura 5 años de los seis de que consta la fase. El máximo queda establecido en 1810 para la blanca y en 1813 para la quebrada.

El añil es otro producto que figura todos los años de la fase y presenta irregularidades a lo largo de los mismos. Totaliza 43.276 libras. El arroz, importado sólo tres años, tiene su máximo en 1810 con 187.600 libras. El total remitido a España es de 329.094. El algodón totaliza 340.066 libras y se envía todos los años, salvo 1809. Cueros al pelo se importan 2.401 unidades, y tienen una presencia regular toda la fase, con un máximo en 1814 que se eleva a 827<sup>(33)</sup>. De cobre en plancha hay una sólo remesa con 20.000 libras. Se remiten también: pimienta, 2.229 libras; quina, 23.495 y tamarindo con un total de 42.255 libras. Otros productos son zarzaparrilla, dulces, cocos, etc. El aguardiente y Rom de la Isla figuran en los envíos de cuatro años.

Las importaciones han experimentado un aumento considerable en los productos típicamente coloniales: café, cacao, azúcar, algodón y cueros al pelo. Los palos, por el contrario, han bajado su total en volumen y han reducido las variedades, apareciendo productos nuevos como los aceites tropicales y el arroz. El producto de mayor volumen en la fase es una reexportación: el cacao.

### **Precios.** Su movimiento en la fase

Para el análisis de precios contamos con un número muy reducido de éstos y sólo para tres productos. A pesar de la limitación que supone, plantearemos nuestra hipótesis acerca de la dinámica de precios en la fase, con los datos que poseemos.

<sup>(33)</sup> *Ibidem.*, volumen II, p. 118: En la fase 1809-1814 se remiten los siguientes cueros al pelo: 1809, 356; 1810, 65; 1811, 228; 1812, 296; 1813, 629; 1814, 827.

Los precios del café, en 1809-1814, describen un movimiento de contracción con dos fases: un alza, de 1809 a 1811 y una baja que abarca los años 1812-1814. El alza se inicia en 1809 con un precio de 13 pesos/quintal, para elevarse en 1811 a 18 pesos. La baja se inicia en 1812 con una reducción respecto al año anterior de un 66,66%, manteniéndose en 1813 y experimentando una elevación en 1814 con un precio de 10,50 pesos/quintal.

La dinámica concluida para el café, se confirma respecto al azúcar en los años finales: 1812 con un precio de 6 pesos/fanega, da paso en 1814 a un precio de 12 pesos para este producto. Para el cacao, los límites de la fase se sitúan entre dos picos máximos: 1809 (a 20,5 pesos/fanega) y 1814 (a 27 pesos). Los años de contracción son 1810 y 1812 con 11 y 11,50 pesos.

En la ciudad de San Juan se manifiesta el fenómeno inverso para los artículos de subsistencia: los precios se han elevado en plata en un porcentaje del 100 al 125%, y en papel-moneda el 300% en numerosos productos.

En conjunto, la dinámica de precios, evidencia las complejas circunstancias por las que atraviesa la coyuntura tanto económica como política. Las guerras (angloamericana y de emancipación colonial) van a actuar de factores ambivalentes en esta etapa. La desaparición del Situado definitivamente dejará la plaza de San Juan sin numerario, dando lugar a los fenómenos reseñados de signo inverso, uno respecto a los productos coloniales de exportación, y otro de cara al consumo en la Isla.

### **Política económica y comercial durante la etapa 1809-1814**

La política económica en Puerto Rico durante los años 1809-1814 va a sufrir una serie de cambios. Unos con carácter general, derivados de los sucesos políticos en la Metrópoli, a partir de la creación de la Junta Central, y las posteriores Leyes emanadas de las Cortes de Cádiz con la consiguiente aplicación de la Constitución de 1812; otros especí-

ficos para la Isla, serán fruto de la Legislación de las Cortes o disposiciones de la Regencia.

La primera impresión es la de una etapa con una legislación muy densa, que afecta a la economía insular. La puesta en marcha de organismos como la Intendencia, va a potenciar las disposiciones citadas.

Las primeras medidas que afectan a la economía y al comercio, se refieren a la prohibición del comercio con extranjeros (12-3-1809, reiterado el 10 de julio) y son de carácter general para América. Pero el Gobernador Montes, considerando singulares las circunstancias en la Isla, estimó que debía subsistir la admisión de buques neutrales. Ordenó el cierre de los cinco puertos menores, habilitados provisionalmente<sup>(34)</sup>.

El malestar de las colonias era evidente por las reiteradas prohibiciones al comercio neutral de parte de la Metrópoli. A esta situación de inquietud trataría de responder la Orden de Libertad de Comercio en América de 17-5-1810, posteriormente declarada apócrifa por la Regencia<sup>(35)</sup>.

Una medida que afectaba sólo a la Isla fue la Ley Power (28-11-1811), pero su contenido no será aplicado en todas sus partes al mismo tiempo. Eran numerosas las medidas que disponía, y la mayoría de las que afectaban al comercio entrarán en vigor el año 1812. Entre aquéllas estaban:

- 1.º Separaba la Intendencia de la Capitanía General, nombrando a tal efecto a D. Alexandro Ramírez como Intendente de la misma.
- 2.º Quedarán expeditos y francos inmediatamente los cinco puertos menores, habilitados por R.O. de 1804.
- 3.º Abolición del derecho de saca sobre el aguardiente de caña.
- 4.º Cese del abasto forzoso de carnes a la Capital.
- 5.º Cese de la provisión de harinas por parte del Gobierno y libertad de tráfico para este artículo.
- 6.º Libre extracción de ganados para islas extranjeras pagando propietarios y extractores 2 pesos por cabe-

<sup>(34)</sup> COLL Y TOSTE, C. B.H.P.R., Tomo I, p. 286.

<sup>(35)</sup> LUCENA SALMORAL, M. *La Orden apócrifa de 1810 sobre la «libertad de comercio» en América*. Separata del Boletín Americanista, n.º 28. Universidad de Barcelona, 1978, y COLL Y TOSTE, C. B.H.P.R., Tomo VII, págs. 278-279.

za de ganado mayor y 4 reales de plata por la menor: «Si fuesen extranjeros satisfarán 3 pesos fuertes por cada una de las primeras y seis reales por las segundas»<sup>(36)</sup>.

Los puertos fueron habilitados definitivamente para el comercio. Pero la puesta en marcha de una nueva política correspondió al Intendente Ramírez, que tomó posesión en febrero de 1813. A partir de esta fecha inició su labor al frente de la Hacienda, a la que halló «al borde de la bancarrota»<sup>(37)</sup>.

A la puesta en marcha de la Intendencia unió la de la Diputación Provincial de la que formaba parte como miembro nato. Esta, creada en mayo de 1813, en aplicación de la Constitución de Cádiz, va a ocuparse del papel económico e institucional que se le asignaba, y pondrá en marcha en Puerto Rico la aplicación de los decretos de 8-6-1813, sobre disfrute de tierras, y de 13-9-1813 estableciendo un sistema de tributación directa. En la aplicación del segundo decreto se abolían las contribuciones impuestas al consumidor y se establecía un sistema de tributación directa, sobre un cálculo de la riqueza territorial, industrial y comercial<sup>(38)</sup>.

El Decreto de junio de 1814, aboliendo la Constitución de Cádiz, acabó con este sistema, pues ordenaba volver al estado de 1808. Pero en la Isla se continuó la Estadística para determinar la riqueza productiva agrícola, y sobre ella se fijarían las cantidades para los encabezamientos<sup>(39)</sup>.

A pesar del aumento de los ingresos, éstos no eran suficientes y Ramírez procedió a hacer efectivos varios impuestos que no se cobraban y que afectaban al comercio en la Isla:

- 1.º Alcabala de 4% sobre productos vendidos o subastados, excepto los prescritos en R.O. de 30-8-1778.
- 2.º Un 4% sobre total de ventas anuales de cada comerciante.

---

<sup>(36)</sup> COLL Y TOSTE, C. B.H.P.R., Tomo I, págs. 278-279.

GONZALEZ VALES, Luis E. *Alejandro Ramírez y su tiempo*. Editorial Universitaria, Universidad de Puerto Rico, 1978, p. 44.

<sup>(38)</sup> *Ibidem.*, p. 65.

<sup>(39)</sup> *Ibidem.*, p. 65.

3.º Un 2% sobre el algodón, café, azúcar y sus derivados, a ser pagados por los extranjeros, que hacían negocios en Puerto Rico.

4.º Un 4% sobre los demás productos, pagadero en el momento de extraerlos de la Isla.

Otros tributos fueron a la sal extraída de la Isla, y a artículos como tabaco, ron y aguardiente.

Ya hemos tratado anteriormente acerca de la situación creada en San Juan a partir de 1812, por la emisión de medio millón de pesos en papel-moneda. El problema más grave que planteaba fue el demérito de la moneda, produciéndose una espiral inflacionaria que se reflejó inmediatamente en el cambio y el costo de los productos de primera necesidad. Comparados los precios de artículos comestibles (carne, pescado, azúcar y manteca) en San Juan, con los de Mayagüez, San Germán y Añasco, los más caros en la mayor parte de renglones, eran los de la Capital<sup>(40)</sup>. Con las varias medidas tomadas por las autoridades, el papel-moneda se amortizó en su totalidad en 1816, pero antes de quedar resuelta la difícil situación de la Hacienda, se vió agravada por la puesta en circulación de la moneda sin cordoncillo, llamada macuquina.

La restauración absolutista en mayo de 1814 va a intentar la vuelta a la situación de 1808, pero por lo que respecta a las medidas económicas, el camino iniciado en la isla en estos años va a aconsejar al Rey la consideración de medidas especiales para Puerto Rico. Influyó el papel desempeñado por la isla en la pacificación de Venezuela y la recuperación de la Isla de Santo Domingo en 1808. Todo ello hizo ver a la Metrópoli la conveniencia de favorecer el desarrollo borinqueño. Así en agosto de 1815 expide la Cédula de Gracias. Entre otras medidas fomentaba la emigración extranjera a la Isla con exenciones tributarias y concesiones de tierras. En cuanto al comercio lo declaraba libre, directo y recíproco con España, por plazo de 15 años; autorizaba además el comercio intercolonial en buques españoles con un derecho del 2%, y el comercio recíproco entre Puerto Rico y las naciones amigas de España en buques españoles y extranjeros, pagando el 6% del valor de frutas y mercancías.

<sup>(40)</sup> *Ibidem.*, p. 62.

Las autoridades en la Isla modificarían, según su entender, varias de las disposiciones<sup>(41)</sup>. Entre ellas alteraron los aranceles previstos para el comercio extranjero. Esta actitud de las Autoridades muestra una vez más la independencia de criterio con que actuaban los funcionarios coloniales, basándose en lo que consideraban «circunstancias especiales». Los derechos de extracción e introducción en la fase analizada variaban a criterio de la Autoridad, aunque existía un tratamiento igual para todos los navíos a partir de las disposiciones públicas de la Intendencia, cosa que no sucedía hasta el nombramiento de Ramírez para la misma.

## Conclusiones

En los años 1809-1814, asistimos a una fase de alza en el comercio español con Puerto Rico, a pesar de las limitaciones que presenta la documentación para conocer exactamente los valores comerciados. El alza en la serie de tráfico se evidencia en los seis años del ciclo, alcanzando su máximo en 1814. Los totales anuales son los más elevados del período intersecular (1797-1814). Está confirmada así mismo por las series de exportaciones, importaciones y caudales, a pesar de lo fragmentario de las mismas.

El alza se refleja en el volumen de las mercancías negociadas. Se da un mayor número de productos con unas cantidades mucho más diluidas a lo largo de la fase, ampliándose el número de manufacturas, pero bajan los tejidos notablemente con relación a fases anteriores en este comercio. El alza más importante la experimentan los caldos. En las importaciones crecen los productos típicamente coloniales: café, cacao, azúcar, algodón y cueros al pelo. Los palos reducen sus variedades y bajan su volumen.

Los precios experimentan una tendencia a la baja, por lo que respecta a los productos coloniales que habían de ser importados por la Metrópoli, pero en San Juan se produce una inflación en los artículos de subsistencia, que en muchos casos se eleva al 300%. En la base de estos hechos se

---

<sup>(41)</sup> CRUZ MONCLOVA, L. Opus cit., págs. 105-110.



halla la contracción sufrida a partir de 1812 por el comercio puertorriqueño con los extranjeros, la ausencia del Situado novohispano, y la convulsión que a nivel económico supuso la fuerte inmigración de los realistas caraqueños.

Ha quedado confirmado el papel ambivalente que tuvo la guerra para el comercio español con Puerto Rico. Los años 1809-1814 son de paz y alianza con Gran Bretaña. Se constata la importancia de esta potencia en la apertura y cierre del Atlántico para las naves del comercio. También los movimientos de emancipación y las guerras independentistas en Hispanoamérica revitalizaron el comercio entre España y el Borinquén. Incidieron en el alza de las importaciones puertorriqueñas en España con la participación de un producto venezolano que se reexporta desde Puerto Rico, por causa de la revolución de Caracas: el cacao. En los totales sobrepasa el volumen del café, que es el primer producto puertorriqueño en las remesas de aquella Isla. El cacao describirá su espectacular alza desde 1811. Se confirma la pervivencia de los circuitos comerciales consolidados, y su capacidad de adaptación para seguir funcionando, modificándose, en circunstancias adversas.

Cabe la hipótesis de que parte de los productos tropicales, propios de Puerto Rico, se vieran incrementados con cantidades de origen venezolano en esta fase, pero no se ha podido confirmar en la documentación.

La guerra contra Francia, sin embargo, no afectó al desarrollo del comercio (aunque en España mermara la producción), pero limitó los puertos de origen-destino en la Península, durante los años de ocupación. El abanico portuario español se amplió conforme se resolvía el conflicto a favor de España. Cádiz, a pesar de todo seguirá ostentando la primacía en los intercambios con Puerto Rico, aunque disminuidos por lo que se refiere a años anteriores. Aumenta notablemente sus porcentajes a lo largo de la fase un puerto catalán: Tarragona.

El alza, que confirman los datos presentados, tiene en términos absolutos unos valores que expresan un comercio moderado en todas las series, pero hemos de tener en cuenta que lo presentado son mínimos, dado lo incompleto de la documentación existente. Ello nos lleva a plantearnos dos

hipótesis. La primera, que los valores reales que debían figurar en todas las series, probablemente estarían por encima de los datos ofrecidos por nosotros en este trabajo. La segunda admitiría como efectiva la moderación que evidencian las series presentadas.

Otro hecho evidente es que el comercio puertorriqueño con las potencias extranjeras se vió incentivado por los permisos a comerciar en buques de naciones amigas y neutrales, durante las últimas décadas. Fue otra consecuencia directa de las guerras. A lo largo de 1809-1814, el comercio con Neutrales aumenta de modo considerable, colocándose por su tráfico y por los volúmenes comerciados, muy por encima de los intercambios españoles con Puerto Rico. Además de la causa política, va a incentivar este comercio el auge que desde fines de siglo experimenta la población y la producción en el Borinquén. Crecen la oferta y la demanda y van a hallar el intercambio preciso en los buques de naciones neutrales que se acercan a la Isla. El papel desempeñado por este comercio reducirá las actividades mercantiles con España, pues la producción puertorriqueña saldrá en su mayor parte en buques norteamericanos, introduciendo a cambio éstos, sus artículos, que ocuparán en el mercado el lugar de las exportaciones españolas.

Vemos así que el comercio fue tomando una incidencia en relación con el complejo problema de la emancipación hispanoamericana. Así, por ejemplo, contribuyó a la ruptura del pacto colonial, reduciendo cada vez más el papel de la Metrópoli en los intercambios comerciales con sus colonias. Estas toman conciencia de la posibilidad de subsistir sin aquélla, lo que unido a la quiebra de las instituciones políticas en España, dará las bases al movimiento emancipador americano, que tras 1821 producirá el colapso definitivo de la economía española del Antiguo Régimen.

Para Puerto Rico las consecuencias aparecerán a más largo plazo. En primer lugar se da un reconocimiento oficial por parte de España de la importancia del comercio con potencias amigas, autorizándolo en la Isla el año 1815. Los lazos comerciales se intensificarán como consecuencia de ello

con Estados Unidos, pasando Puerto Rico a depender de la órbita comercial norteamericana. El proceso se alargará mucho en la Isla, dada la escasa fuerza económica de la naciente burguesía criolla, existente a principios del siglo XIX.

*Abreviaturas utilizadas:*

A.G.I.: Archivo General de Indias.

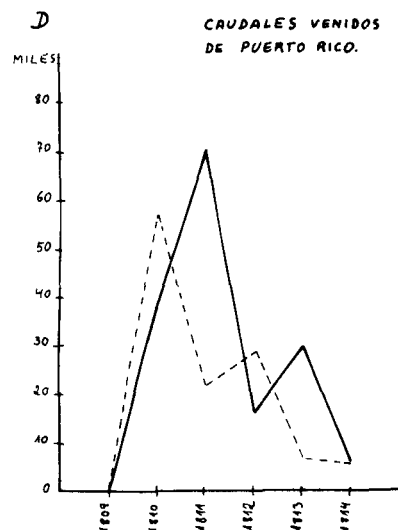
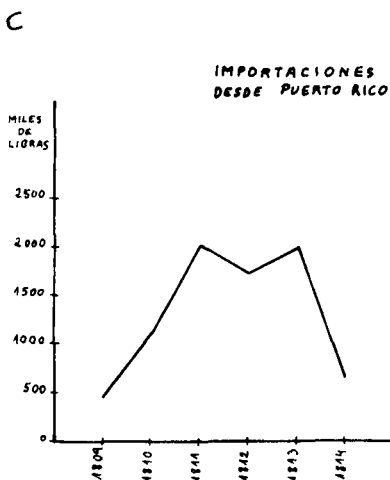
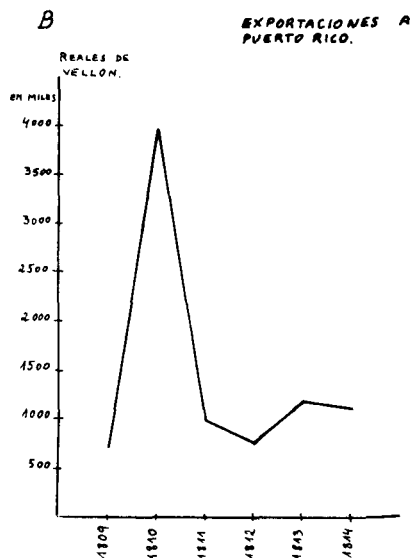
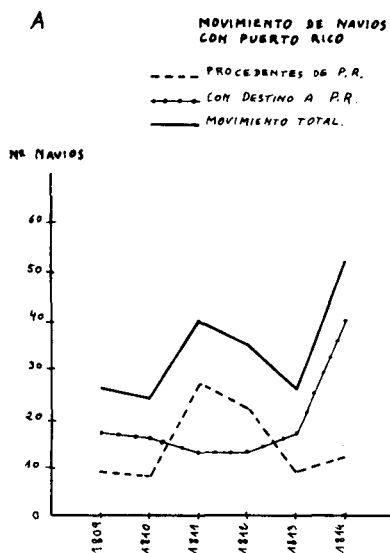
A.G.P.: Archivo General de Palacio.

B.H.P.R.: Boletín Histórico de Puerto Rico.

D.E.P.R.: Diario Económico de Puerto Rico.

R.V.: Reales de Vellón.

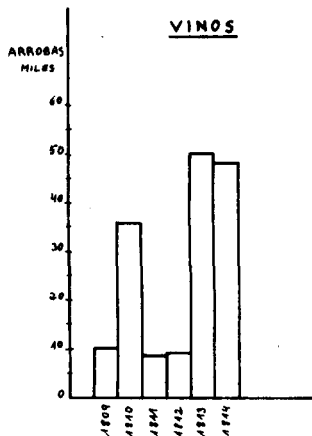
# GRAFICO I



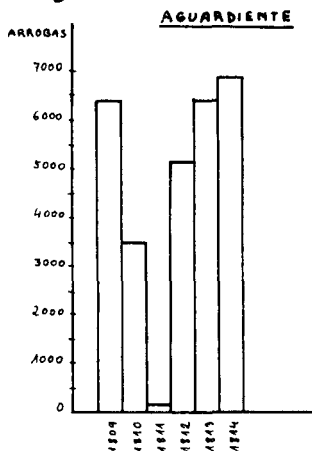
— SEGUN DOCUMENTACION DE LAS CARGAS: A.G.I.  
 --- SEGUN DOCUMENTOS A.G.P.

# GRAFICO II

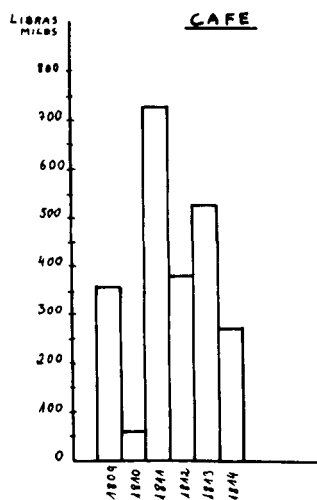
A



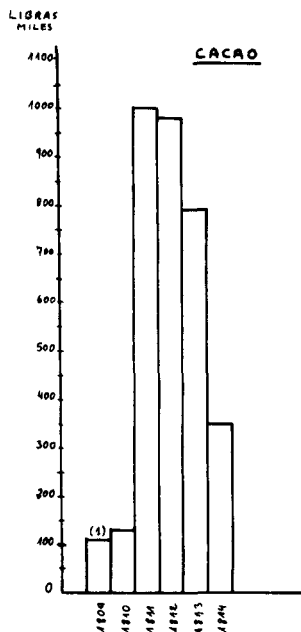
B



C



D



(A) Y 30 SACOS